

Auto -Moto- Méca

Michelin, Renault : à l'offensive en Turquie

samedi 29 avril 2006

© **Moto-Live.com**

© **abcbourse.com**

Après une course inaugurale disputée en Europe, le Championnat du Monde MotoGP 2006 s'est déplacé au Moyen - Orient et s'installe brièvement à mi-chemin entre l'Europe et l'Asie à Istanbul.

Le tout nouveau tracé d'**Istanbul Park** a accueilli sa première course MotoGP l'an dernier, rencontrant un succès immédiat auprès des pilotes et de leurs écuries. Dessiné par l'architecte allemand Herman Tilke, également créateur des circuits de Sepang et Shanghai, Istanbul Park comprend un paddock ultra moderne et un tracé très vallonné qui serpente à travers les collines, avec comme point d'orgue le virage n°11, négocié à fond de 5° à environ 260 km/h.

Après avoir dominé le récent GP du Qatar, lors duquel ils ont pris huit des dix premières places, les neuf pilotes Michelin se rendent en Turquie avec confiance. Vainqueur au Qatar, **Valentino Rossi** (Camel Yamaha Team YZR-M1- Michelin) est en position de conquérir un deuxième succès consécutif, mais **Marco Melandri** (Fortuna Honda RC211V - Michelin) entend bien l'emporter à nouveau sur le tracé d'Istanbul, où il avait signé sa première victoire en MotoGP la saison dernière.

En octobre dernier, les pilotes Michelin ont dominé le premier GP disputé à **Istanbul Park** : après avoir conquis les huit meilleurs temps sur la grille de départ, ils ont remporté huit des neuf premières places lors de la course, dont les quatre places de tête.

Cette année, Michelin entend donc renforcer son expérience sur ce circuit exigeant, notamment pour les pilotes confrontés à une gamme complexe de virages.

« L'implantation du circuit d'Istanbul est réellement excellente, » avoue Nicolas Goubert, responsable de la compétition moto chez Michelin. *« Il comprend tous les types de courbes ainsi qu'un nombre important de montées et descentes. Il est également assez symétrique et tout à fait différent de l'autre nouveau circuit sur lequel nous nous sommes rendus l'an dernier. Même s'ils ont été dessinés par le même architecte, Shanghai et Istanbul sont aux antipodes l'un de l'autre. »*

« Il s'agit d'un authentique circuit de pilotage où les pilotes semblent prendre beaucoup de plaisir. Un bon pilote peut y faire la différence et c'est ce que nous apprécions. Nous pensons en effet que le MotoGP est avant tout un sport pour les pilotes, à la différence de la Formule1 où la stratégie des écuries ainsi que d'autres facteurs semblent avoir plus d'importance. L'an dernier, lors des premières séances d'essais, nous avons vu de nombreux pilotes manquer leur repère de freinage, ce qui tend à suggérer qu'Istanbul n'est pas un circuit facile à appréhender. »

« Le virage n°11 négocié à très grande vitesse a fait couler beaucoup d'encre l'an dernier. Il est incontestablement très impressionnant pour les pilotes, mais pas aussi exigeant qu'il n'y paraît pour les pneumatiques. La vitesse de passage y est si élevée que les pilotes ne prennent pas un angle extrême, et qu'ils ne sollicitent que peu les gaz en négociant la courbe. D'un point de vue des pneumatiques, le triple gauche des virages 7 et 8 s'avère plus critique car les pilotes restent sur l'angle très longtemps, avec pour

effet d'augmenter de façon conséquente la température des pneus. »

« L'an dernier le revêtement était relativement abrasif et l'adhérence d'un bon niveau, ce que l'on est en droit d'attendre d'un nouveau circuit. Nous n'y sommes pas retournés depuis et nous espérons y retrouver les mêmes caractéristiques, sachant que le circuit n'a pas été beaucoup utilisé entre-temps. La saison dernière nous avons utilisé des pneumatiques "medium" et resterons dans cette gamme de produits. »

« Istanbul est également relativement bosselé, bien que nos pilotes n'aient pas rencontré de problèmes d'absorption des pneumatiques. Nous avons par ailleurs enregistré des températures très basses le matin et il conviendra de sélectionner des pneumatiques offrant un bon niveau d'adhérence dans ces conditions. En tout état de cause, il nous reste beaucoup à apprendre sur ce circuit, sur lequel nous n'avons roulé qu'une fois. »

Michelin Compétition, le 24/04/2006

Renault : Assemblée localement depuis janvier 2006, Clio III est commercialisée en Turquie

*Assemblée à l'usine de Bursa en Turquie depuis janvier 2006, **Clio III** est lancée sur le marché local depuis le 31 mars avec trois types de motorisation et trois niveaux d'équipement. Deux types de motorisation supplémentaires, essence et diesel, viendront rapidement compléter la gamme.*

La capacité de production installée pour Clio III à l'usine de Bursa est de 150 000 véhicules par an. Plus de 90 % des modèles produits par **Oyak Renault** seront exportés sur les marchés d'Europe centrale et orientale, du Proche et du Moyen-Orient et de l'Europe du Sud. Avec Clio III, Oyak Renault confirmera sa place parmi les premiers exportateurs de voitures du pays.

Depuis son lancement en septembre 2005, 160 000 Clio III ont été commercialisées, dont plus de 80 000 en France. L'usine de Flins (France), qui produit le modèle depuis septembre 2005, tourne à plein régime pour faire face à la forte demande commerciale pour le modèle élu « voiture de l'année 2006 ». La production de Clio III à Bursa permet de mieux répondre aux besoins des clients.

Source : **abcbourse.com**, le 04/04/2006